

# REFLEXÕES EM TÔRNO DO FUTURO DE SALVADOR\*

MANOEL PINTO DE AGUIAR

A fundação da cidade do Salvador teria obedecido, primordialmente, a duas determinantes. Seria, de início, a fortaleza: base do patrulhamento das costas brasílicas, acossadas pelo entrelopo do pau-brasil e de outros produtos exóticos, entrelopo que ameaçava radicar-se em feitorias fixas de onde, no futuro, poderiam partir os caminhos de penetração, ganglionando e sedentarizando aquêlê comércio das primeiras décadas. Seria, também, a sede de uma administração centralizada, de tôda a região tida como colonizável, entre Ceará e São Vicente, sucedendo e remediando o fracasso parcial, mas já reconhecido, do regímen das capitânicas que tentaria copiar uma estrutura feudal, resultante, em seu tempo, de uma realidade econômica existente em terras européias, mas que não corresponderia, no Brasil, a outras novas condições, as quais, exceção feita do latifúndio curraleiro, sòmente estariam atendidas e organizadas em bases de emprêsa de um capitalismo agrícola sui generis, organizado à base da monocultura escravocrata.

A sediação da Cidade, entretanto, traria mais tarde, como corolário, a sua função de pátio e terminal de um sistema de vias de comunicação, que, dentro das linhas mercantilistas da época, visavam não uma integração das várias regiões, crescendo o país "para dentro" mas a organização de uma economia exportadora, de extrema dependência, da qual a Bahia até hoje não se liberou, como se pode verificar fâcilmente, à vista de uma mero inventário das suas culturas, florescentes as destinadas à exportação, estacionárias ou decadentes as endereçadas à subsistência.

## ECONOMIA EXPORTADORA E DEPENDENTE

Tal orientação, generalizada em quase todo o país, tornar-se-ia cada ano mais decidida e decisiva.

---

\* AGUIAR, Manoel Pinto de. Reflexões em tórno do futuro de Salvador. In: SANTOS, Milton. *A cidade do Salvador; aspectos geográficos, históricos, sociais e antropológicos*. Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1960. p. 115-122.

Nem mesmo o fenômeno das campanhas contra os quilombos sertanejos, ou a longa seqüências das lutas holandesas, teriam o condão de mudar a política a que a administração reinol se aferrava, inclusive nos primeiros dias do século XVIII, quando a febre mineradora, polarizando, em pleno sertão, populações de todos os quadrantes e tôdas as latitudes, poderia intensificar um crescimento convergente no sentido da interiorização e do equilíbrio.

A Metrópole combateu, por exemplo, as estradas para as minas, procurando limitá-las a um só "caminho do ouro", permissão depois ampliada a mais dois, ao longo dos quais os presídios e postos fiscais tornariam possível melhor controlar a cobrança do "quinto", ou fiscalizar tributos, estancos e contratos.

E o magnífico arremêdo de civilização que desdobra pelos rincões das serranias mineiras, demarcada pela floração de uma arquitetura e uma escultura surpreendentemente ricas, não se pôde consolidar em bases sólidas, através a implantação de uma constelação de atividades subsidiárias e complementares que, ao desaparecer o fastígio da mineração, teria servido de infra-estrutura capaz de autonomizar economicamente a região.

A Metrópole combateu, também, tôda e qualquer produção competitiva das mercadorias que vinham do Reino. Teares e oficinas, que poderiam abastecer a colônia com produtos brasileiros, eram proibidos até no litoral; e a agricultura, para a qual se dirigiam tôdas as atenções nos fins do século, em interessantes ensaios de renovação tecnológica de inspiração fisiocrática, nem mesmo era ela então estimulada.

A pior, porém, é que tal mercantilismo não servia ao próprio Portugal, pois a maior parte do que o Brasil recebia chegava-nos mediante mera reexportação lusitana de produtos adquiridos em plagas européias as mais diversas, o que perduraria no futuro, mesmo depois das tentativas pombalinas e pós-pombalinas de industrialização.

A exploração colonialista do Brasil, não se fazia, assim, em proveito do Império, ou pouco o aproveitava. Na realidade, eram as casas exportadoras de Lisboa e do Pôrto, em grande parte controladas por capitais ingleses, e as frotas mercantes, também não menos britanizadas, que levavam o melhor quinhão; não é de admirar que autores conscienciosos, como Sombart, salientem o papel relevante que Portugal representou no desenvolvimento da Inglaterra.

Servia apenas à fiscalidade, por vêzes escorchante, destinada a alimentar o tesouro depauperado depois da exaustão do placers.

Assim chegamos ao Brasil-Reino e ao Brasil-Império. Já então, a revolução industrial na Europa, — mecanizada a produção manufatureira, e introduzidas novas técnicas,

sobretudo com a utilização da energia térmica, — exigia capitais e preparação profissional em volume de que não dispúnhamos, tornando mais difícil um processo de emancipação econômica.

Enquadramo-nos, pois, de boa ou má vontade, exceto uma ou outra tentativa esporádica, nos quadros de uma economia mundial organizada sobre as bases da divisão internacional do trabalho, tão bem teorizada por Smith, e que, servindo admiravelmente os interesses britânicos, proporcionava, no Brasil, ganhos satisfatórios a uma minoria aristocratizada, vivendo do latifúndio e do trabalho escravo, consolidando, porém, a nossa velha dependência de país fornecedor de matérias-primas e produtos coloniais. Assim, transformamo-nos de colônia em país subdesenvolvido. Quase todos os viajantes que nos visitaram no decorrer do século XIX, e que se ocuparam de assuntos econômicos, são acordes em apontar esta subordinação evidente e passivamente aceita. Subordinação que tão bem se exprimia no roteiro dos velhos caminhos coloniais dirigidos a Salvador, cristalizados no traçado das ferrovias construídas com capitais e técnicos ingleses e franceses, as quais copiavam os "riscos" destes engenheiros por instinto que foram os sertanistas do três primeiros séculos<sup>1</sup>.

## SALVADOR, TERMINAL E PÔRTO

Salvador passara, já então superado, com o povoamento interior e com o deslocamento do eixo político, o seu papel de fortaleza-base e de sede operacional da administração colonial, — a exercer, por excelência, a função de pôrto de escoamento das riquezas que desciam pelos suaves declives dos primeiros e próximos chapadões e a descambarem para as praias litorâneas.

A sua função de "doca de embarque", ainda mais reforçada estaria em razão da grande concentração monocultora processar-se, àquele tempo, justamente nesta zona de terras ricas que envolve Salvador, espécie de "crescente fértil" de terrenos de massapé, habitat ideal da cultura canavieira, base daquela civilização do Iguape, pontilhados de casas grandes, senzalas, igrejas e conventos, ricos de alfaias, porcelanas e talha dourada, povoados de iaiás e de barões, de senhores de engenhos e escravos, de coronéis e monges. Terras roxas, gordas e fartas, entremeadas ou circundadas das manchas arenosas onde o fumo repontava, equilibrando aquela organização social patriarcal com esta cultura de parceiros e posseiros, criadora de uma faixa intermediária de pequenos agricultores livres mas dependentes, ao modo de peões, soldados dos terços e companhias, apaniguados e meeiros, conhecidos significativamente como "agregados".

<sup>1</sup> Em 1933 ainda produzíamos 69,1% do café mundial. Esta percentagem começa a baixar desde então, atingindo, em 1944 40,7%. A reação posterior, elevando-a a 48,8% em 1952 redundou apenas em acúmulo de estoques.

O próprio gado desbravador dos sertões, principal agente das linhas de integração, aportaria à Capital menos como abastecimento, raro, difícil e caro, do que sob a forma de couros e peles vindos dos "currais" penetradores e ponteiros, onde se abatiam os animais muitas vezes mais para a exportação destes derivados do que para a alimentação da rude gens sertaneja.

Assim atingimos a década de 30, no século XX, com o papel metropolitano de Salvador reforçado nesta tarefa de intensa polarização econômica, pela considerável melhoria do porto com as obras dos primeiros anos do novecentos.

Justifica-se deste modo, que, em 1920, para uma população total do Estado da Bahia de 3.334.465 habitantes, Salvador detivesse 11%, (369.692), pouca significação tendo as outras cidades e vilas, fenômeno que se reproduzia em muitas e muitas províncias.

Esta falta de integração, de âmbito nacional, explicaria, de certa maneira, — quando passassem a mais atuar as forças econômicas do desenvolvimento, à medida que o braço livre substituísse o braço escravo, e a população urbana crescesse mais que a rural, começando, simultaneamente, a se intensificarem as atividades secundárias e terciárias, — que tais fenômenos se refletissem fortemente na vida política, sob as formas do prurido federalista descentralizador, tão bem representado na campanha republicana, na "política dos governadores", e na proliferação dos partidos políticos estaduais, substituindo, nos primeiros quarenta anos de república, os velhos e tradicionais quadros de "conservadores" e "liberais".

Dois acontecimentos, um de longa duração, outro circunstancial, iriam influir ainda mais decisivamente sobre este estado de cousas.

## O VEÍCULO A MOTOR E A RODOVIA

A partir da década de 20, os veículos terrestres de motor de explosão começam a ser introduzidos no Brasil aceleradamente. Em 1927 dispunhamos de 43.667 automóveis e caminhões, em 1936 de 82.906, em 1944 de 219.835 e em 1952 de 565.000.

As ferrovias começam a perder significação como linhas de penetração. De 1900 a 1935 duplicam elas a sua rede, passando de 15.316 quilômetros a 33.330. Mas de 1935 a 1955 apenas crescem 10%, atingindo neste último ano 37.092 km. A insularidade dos arquipélagos econômicos que despontam por toda a imensa base

física do país — sua característica durante 4 séculos, — começa a diminuir. A política administrativa erige em dogma: "Governar é abrir estradas". A rede rodoviária, mais fácil de execução em suas formas primitivas, dilata-se instantaneamente: de 43.667 quilômetros de rodovias, em 1927, passa-se a 82.906, em 1936, a 219.385 em 1946, atingindo-se em 1958 a 455.374.

A liberação de energias adormecidas, tão bem traduzida neste surto de crescimento, desperta o Brasil daquela longa letargia aproveitada pelo colonialismo, pelo mercantilismo e pelo imperialismo. Insuspeitadas e insopitadas forças eclodem e rompem a dura carapaça do feudalismo e do capitalismo escravocata do latifundista. O café enriquecido reforça este movimento, erguendo uma estrutura industrial já como iniciativa da nova burguesia nacional. As pequenas aglomerações urbanas são sacudidas pelo "efeito de demonstração", a elas levado pelo cinema, pelo rádio, pela rodovia; também elas reclamam seu pedaço de estrada e sua frota de veículos. Estes são, a um tempo, fonte de distinção social e instrumentos de civilização. O que é remoto torna-se próximo, e os típicos padrões culturais de certas zonas e regiões desagregam-se e desaparecem. Canudos e Lampiões não mais existiriam na década dos 40.

## AS GUERRAS MUNDIAIS

O impacto das duas guerras mundiais exerce, por outro lado, mesmo na sua accidentalidade, um efeito catalítico positivo; sobretudo a última.

De início, é a criação de um parque industrial que se organiza, durante o primeiro conflito, nos limites da mera transformação, da indústria ligeira e de abastecimento. Ao seu término, em 1918, deixáramos para trás aquele período em que nos supríamos de tecidos, sapatos, chapéus, manteigas, queijos, conservas e vinhos, no estrangeiro. As poupanças das safras de café, comercializadas a alto preço quando detínhamos cerca de 70% da produção mundial para canalizar-se para estas fábricas incipientes, favorecidas por um protecionismo aduaneiro comandado pelo poder político concentrado no sul, e ainda mais reforçado quando a pressão importadora começa a fazer escassear divisas.

O segundo conflito é, porém, o decisivo. A guerra submarina, localizada nas costas baianas, estrangula as comunicações de cabotagem. O Rio S. Francisco volta a ser, como nos tempos coloniais, importante elo de ligação norte sul. A segurança nacional somente não fica mais ameaçada em virtude da rápida criação de aeródromos militares no nordeste e como consequência, o transporte aéreo, tão

apropriado à extensão e ao povoamento intermitente do Brasil, incrementa-se, transformando-nos rapidamente, já em 1952, no país detentor da 3ª frota aérea do mundo com 86.231 quilômetros percorridos, ou seja, 4,9% do tráfego aéreo mundial.

A lição fôra bem dura. E se já possuía o país um programa de construção de estradas, a elaboração de um plano rodoviário global e articulado com os dos Estados<sup>2</sup> reforçado com recursos próprios de verbas específicas e do Fundo Rodoviário, — ao qual o impôsto único sôbre combustíveis líquidos daria substanciais receitas, e com administração autárquica, intensifica as interligações construtoras da unidade nacional.

## INTEGRAÇÃO E INTERIORIZAÇÃO

Esta progressiva integração, promovida e requerida pela autonomização de nossa economia, favorecida pelo aceleração do processo de desenvolvimento, através de duas forças auxiliares: transportes e industrialização, vai criar um novo quadro para Salvador.

Ao começar o século XX, praticamente a totalidade das importações e exportações saem e entram por Salvador. Os pequenos portos de Canavieiras, Caravelas, Alcobaca, Prado, Pôrto-Seguro, Ilhéus, Valença e Maraú, apenas acolhem embarcações de exíguo calado, por isto mesmo impróprias para a navegação de longo curso. Tôda a produção do norte, do centro e do sul, desce em tropas de burros, em ferrovias, em veleiros, para Salvador, onde é consumida ou exportada. E de volta levam abastecimentos em troca.

Meio século depois, aquêl trabalho permanente, no sentido de apertar a trama das comunicações, e aquêl processo, lento mas contínuo, de progressiva integração, já desenham um quadro bem diverso.

Em 1955, as estimativas davam para aquêl tipo de comércio processando através das Docas da Bahia, apenas 50% das suas trocas mercantis, quando, cinquenta anos

<sup>2</sup> A implantação do serviço rodoviário estadual data, na Bahia, de 1917, com um primeiro plano, que bem refletia a economia exportadora dependente da época; o sistema era composto de estradas ligando os pontos coletores aos dois portos: Salvador e Ilhéus.

O segundo plano é de 1925, aprovado pela lei 1847, de 28 de agosto, estabelecendo "a abertura de estradas de rodagem, por administração direta ou concessão"; êste já era um sistema ganglionar indicando seis centros metropolitanos; mas nêle as rodovias eram complementos das ferrovias. A ligação com outras regiões brasileiras já é, porém, apontada.

Em 1946, pelo decreto-lei de 12 de junho reorganiza-se o Departamento de Estradas de Rodagem, estabelecendo a revisão permanente e entrosamento com o Plano Nacional.

Cada uma destas etapas marca um roteiro no sentido da descentralização e da integração econômica.

antes, concentrava tôda a produção do Estado. A outra metade fazia-se por vias interiores. O escambo e o comércio interno ascendem mais rapidamente que o marítimo. O resultado é um surto de crescimento urbano das povoações sertanejas, transformadas, muitas delas, em verdadeiras cidades-metrópolis. Itabuna, Jequié, Conquista e Feira, são as principais estrêlas desta constelação, criando regiões de influência, até certo ponto autônomos de Salvador.

Favorecidas pelo avião e pelo caminhão abastecem-se ou abastecem outros pontos do Estado ou do país, sem que os produtos comercializados aflorem a Bahia de Todos os Santos.

O crescimento econômico de algumas regiões reforça, inclusive, as atenções e as exigências administrativas para um melhor aparelhamento dos seus portos naturais. A luta pela realização de obras portuárias de vulto em Ilhéus e Maraú, são um exemplo disto. O extremo sul embarca madeira diretamente para todo o país. Ilhéus em 1945 já exporta 45% da safra baiana de cacau. Em 1955 essa percentagem eleva-se 83%, tendo alcançado mesmo, em 1955, 85%.

Como consequência a distribuição demográfica da Bahia modifica-se paralelamente. Em 1950, numa população total do Estado de 4.900.419 habitantes, Salvador, com 395.993, representa 8%, tendo baixado em meio século 3%; enquanto as cidades e vilas do interior, com 885.729, representam já 18%. Estas mesmas cidades e vilas, dez anos antes, em 1940, com 647.128 habitantes, detinham apenas 16,5%. Salvador crescera, no decênio, em percentagem, 1/2% contra 1 1/2% das cidades do interior. E êste crescimento da Capital indica tão sômente uma redução da população agrícola, cujo êxodo para as cidades baianas passa a processar-se à medida que estas se desenvolvem. A taxa de incremento demográfico no período 1940-50 fôra com efeito de 19% no quadro rural e 52% no quadro urbano.

A sua posição predominante de Metrópole ainda permanece; mas mantém-se menos em razão da influência portuária, do que pela sediação, em sua área, das atividades administrativas que aí localizavam cerca de 50 mil funcionários federais, estaduais, municipais, e autárquicos civis e militares, com suas famílias, oferecendo, por isto, o seu setor terciário, um mercado de trabalho, para domésticos e intermediários inclusive, cujas expectativas são, aparentemente, um tanto miríficas. Mas também, pôr uma incipiente industrialização, proliferando os pequenos estabelecimentos, ao lado de outros maiores em plena expansão, como é o caso das fábricas de óleo.

Estas massas que para aqui se deslocam, exército migratório, sensivelmente aumentado entre 1950-60, estão, ao que parece, em desproporção com as oportunidades de emprêgo, engrossando, assim, as fileiras dos marginais urbanos, que perambulam pelas ruas num mascateamento típico de subemprego, ou amontoam-se em subhumanos palafitas e mocambos.

## DESCENTRALIZAÇÃO E HARMONIA

Qual o futuro de Salvador, face a esta evolução? Processa-se ela em detrimento ou em proveito da outrora cidadela quinhentista, sentinela entrada pelo mar adentro, na vigilância protetora das praias brasileiras?

A tendência contemporânea, em todo mundo, é para a descentralização econômica; só ela é capaz de corrigir o deformante fenômeno das megalópodes desumanas. Todos os últimos trabalhos de planejamento regional processam-se neste sentido, quer os ingleses, americanos, franceses, quer os russos e chineses.

Não é a aglomeração indisciplinada e congestionada de massas humanas que define uma cidade civilizada. Londres é típico exemplo disto. Os projetos de planejamento urbano que se vêm fazendo para a Capital inglesa, prevêem uma redução de um milhão de habitantes, a serem deslocados para outras áreas, a fim de torná-la "habitável". No Brasil o Estado de Minas projeta, através de seu plano de eletrificação criar dez centros econômicos metropolitanos.

O crescimento harmonico da economia baiana não exige que Salvador monopolize, numa fiscalidade de novo tipo, toda a comercialização e industrialização dos produtos regionais. Os próprios estudos de localização econômica, a nova disciplina que nasce da geografia econômica, aponta esta descentralização com imperativa. Salvador terá o seu Parque Industrial, cujo florescimento é esperado e desejável. Para isto ainda oferece condições excepcionais; mas não será o único Parque Industrial baiano.

Problemas serão gerados, naturalmente, se everedarmos por este caminho. Será necessário criar toda uma rede de economias externas, nestas novas metrópoles regionais que se vão difundindo pelo interior: serviços de água e esgotos, iluminação, transportes urbanos, energia, educação e cultura, assistência social e sanitária, organização do lazer, etc., comodidades de que eram totalmente desprovidas há poucos anos, e sem as quais não há vida urbana sadia.

Mas, em compensação, os insolúveis problemas de um crescimento desordenado em Salvador serão diminuídos e, quiçá, no longo prazo, resolvidos. Outro será então o aspecto de Soteropolis, diferente destes nossos tumultuosos e angustiados dias, em uma cidade que não pode empregar, produtivamente, metade sequer da sua população e que, conseqüentemente, pela sua infra-renda per-capita, não obtem receitas públicas capazes de custear os serviços que demanda e exige.

Se, paralelamente à consolidação do seu esboço de parque industrial, o processo de desenvolvimento econômico no Estado se orientar no sentido da descentralização, Salvador poderá, talvez, conservar, em sua fisionomia urbana e social, alguns dos

tração de seus tradicionais padrões de conduta, que a tornam, no momento, apesar do indisciplinado entumescimento dos últimos vinte anos, e crescendo embora, uma cidade relativamente amena e humana, "a cidade mais cidade do Brasil" no saboroso dizer de Gilberto Freyre e Casaes Monteiro.